

## OBSAH

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....                                                        | 3  |
| II. ÚČEL PROJEKTU .....                                                            | 3  |
| III. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA .....                                      | 4  |
| IV. CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI .....                                      | 5  |
| V. ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA .....                     | 5  |
| VI. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ..... | 7  |
| VII. SÚLAD ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU .....                         | 8  |
| VIII. PRAVDEPODOBNÝ DOPAD NA ÚZEMIE.....                                           | 8  |
| IX. ZÁVER .....                                                                    | 11 |



## NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

### **Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil**

#### **I. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE**

##### **I.1 Názov navrhovateľa**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

##### **I.2 Identifikačné číslo**

35 919 001

##### **I.3 Sídlo**

Dúbravská cesta 14  
841 04 Bratislava

##### **I.4 Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa**

Ing. Miloš Vicena  
Investičný riaditeľ  
Národná diaľničná spoločnosť a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava  
Tel.č.:02/583 111 11  
e-mail: milos.vicena@ndsas.sk

##### **I.5 Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:**

Obstarávateľ:  
Mgr. Ivan Gabauer  
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.  
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava  
Tel.: 0911 048 580  
e-mail: ivan.gabauer@ndsas.sk

Spracovateľ:  
Ing. Monika Chovanová  
DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3  
Tel.č.: +421 915 843 135  
e-mail: chovanova@dopravoprojekt.sk

#### **II. ÚČEL PROJEKTU**

Úseky „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov, II. profil“ sú súčasťou diaľničného ťahu D3, ktorého začiatok je situovaný do križovatky Hričovské Podhradie na diaľnici D1, ktorá tvorí dopravnú kostru v smere východ – západ. Predmetné úseky D3 dopĺňajú diaľničnú

sieť SR v smere Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité, čím vytvárajú s úsekou D1 od Bratislavy jednu zo severo – južných dopravných osí Slovenska. Po dobudovaní bude diaľnica D3 plniť funkciu dopravného prepojenia hlavného mesta a juhozápadných oblastí Slovenska s Kysucami a nadväzne s Poľskou republikou.

V riešenom území je doprava vedená po existujúcej ceste I/11 a I/11A (ľavý jazdný pás budúcej diaľnice D3) v úzkom multimodálnom koridore údolia rieky Kysuca. Cesta I/11A predstavuje polovičný profil diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, ktorého súčasťou je aj ľavá tunelová rúra tunela Horelica s dĺžkou 605 m, momentálne v obojsmernej prevádzke. Úsek, vrátane tunela Horelica, sa budoval v troch etapách a postupne sa dokončoval v rokoch 2004 – 2006.

### III. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

#### **Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“**

Navrhovaný úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ sa na začiatku úseku napája na pripravovaný úsek „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ a na konci úseku sa pripája na už úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. Profil“ pri obci Oščadnica. Trasa diaľnice je prevažne v tesnom súbehu s jestvujúcou cestou I/11.

V stiesnených pomeroch vo viacerých úsekoch stavby sa cesta I/11 prekladá a diaľnica D3 využíva cestné teleso jestvujúcej cesty I/11. „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“a je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100. Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti obci Dunajov a na konci úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) v súlade s STN 73 6101 bolo možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod. Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je 10 791,92 m.

V riešenom úseku je navrhnuté ľavostranné veľké odpočívadlo Krásno nad Kysucou a križovatka Krásno nad Kysucou.

Pravostranné veľké odpočívadlo Oščadnica spolu so Strediskom správy a údržby diaľnic Oščadnica, ktoré boli v roku 2010 riešené v tomto úseku diaľnice D3, sa v roku 2020 pri spracovaní DSP pričlenili k nadväzujúcemu úseku diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil.

#### **Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“**

V úseku diaľnice D3 Žilina - Svrčinovec je v súčasnosti doprava vedená po existujúcich cestách I/11 a I/11A. Cesta I/11A predstavuje polovičný profil diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, ktorého súčasťou je aj ľavá tunelová rúra tunela Horelica s dĺžkou 605 m momentálne v obojsmernej prevádzke.

Na začiatku úseku v km 33,007 47 sa stavba plynule napája na úsek diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, ktorého časť v km 33,925 – 33,007 47 (spoločne s odpočívadlom Oščadnica a SSÚD Oščadnica) ide do výstavby spoločne s predmetným úsekom D3. Samotná stavba rieši dostavbu pravého jazdného pásu úseku a pravej tunelovej rúry tunela Horelica. Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov - ľavý profil (vrátane ľavej tunelovej rúry tunela Horelica) sa budoval v 3-och etapách, výstavba sa postupne dokončovala v rokoch 2004 -2006. Koniec úseku bude napojený na v súčasnosti rozostavaný úsek „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“, ktorý bol vo fáze prípravy DSP predmetného úseku v realizácii. Počas prípravy DSP došlo na úseku D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec k úprave výškového vedenia diaľnice, čo malo priamy dopad na výškové vedenie v km cca 36,900 – K.Ú. Všetky nadväzné úseky boli v procese prípravy DSP navzájom koordinované.

Zmeny DSP (2020) oproti DÚR (2011) zahŕňajú predovšetkým úpravu v trase diaľnice D3 a jej zosúladenie s platnými STN, úpravu cestného telesa pre možnosť osadenia protihlukových stien zväčšeného rozsahu a bezpečnostných zariadení pre príslušnú úroveň zachytenia, doplnenie geotechnických, stabilizačných a odvodňovacích opatrení pri zemnom telese a múroch, zmenu riešenia prekládok telekomunikačných vedení na základe požiadaviek budúceho správcu, zmeny ďalších prekládok inžinierskych sietí podľa aktuálneho vytýčenia a požiadaviek budúcich správcov.

Väčšinu z týchto zmien môžeme vyhodnotiť ako málo významné, ktoré nemajú zásadný vplyv na rozhodnutie vydané v územnom konaní. Uvedené zmeny vyplývajú z podrobného technického riešenia, ako aj z podmienok ÚR a SP objednávateľa, súčasťou ktorých bolo aj zapracovanie platných STN a TP a nových poznatkov o území (aktualizované prieskumy, rozvojové aktivity v území, odôvodnené požiadavky dotknutých orgánov a organizácií).

Oproti vydanému a právoplatnému ÚR je rozsah predkladanej dokumentácie DSP rozšírený o nové objekty, ktoré neboli predmetom ÚR. Tieto objekty vznikli ako požiadavka dotknutých orgánov samosprávy a štátnej správy, resp. ako dôsledok rozvoja územia v období od vydania ÚR, t.j. od roku 2013, čo vyvolalo potrebu nových stavebných objektov.

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP 2020) „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. Profil“ je rozdelená nasledovne:

- ✓ **DSP časť 1.** rieši návrh diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov v II. profile (pravom) a úpravu jestvujúcej tunelovej rúry.
- ✓ **DSP časť 2.** predmetom je odpočívadlo Oščadnica, Stredisko správy a údržby Oščadnica a cca 1 km diaľnice, premostenia diaľnice a ostatné prislúchajúce objekty potrebné k sprevádzkovaniu daného úseku diaľnice (prevzaté z projektu DSP a DP Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, 2010).

**V priebehu spracovania dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) na úseky Diaľnica D3 Kysucké Nové mesto – Oščadnica (2010) a Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. Profil (2020) nastali oproti riešeniu v Oznámeniach o zmene navrhovanej činnosti (DÚR; 2011 a 2012) nasledovné zmeny:**

- a) Zmeny v smerovom a výškovom vedení diaľnice D3
- b) Zmeny v objektoch križovatiek
- c) Zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest, obnova krytu vozoviek
- d) Zmeny v mostných objektoch
- e) Zmeny v objektoch odpočívadiel a SSÚD
- f) Zmeny v geotechnických objektoch
- g) Zmeny v protihlukových opatreniach
- h) Zmeny v objektoch úprav vodných tokov
- i) Zmeny v objektoch preložiek inžinierskych sietí
- j) Zmeny v demoláciách
- k) Vybudovanie migračných objektov.

#### IV. CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Trasa navrhovaných úsekov „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil“ je vedená okresmi Čadca a Kysucké Nové Mesto v Žilinskom kraji. Prechádza katastrálnymi územiami miest Krásno nad Kysucou, Čadca a obcí Oščadnica, Kysucký Lieskovec a Dunajov.

Údolie rieky Kysuca od Čadce po Rudinku predstavuje prirodzenú prírodnú líniu, modelovanú riekou Kysuca. Ide o územie, ktoré je až na pár výnimiek, súvisle urbanizované s paralelným vedením dopravných komunikácií (železničná trať, cesta I/11, budúca diaľnica D3). Región Kysúc je pre cestnú i železničnú dopravu koridorovým tranzitným priestorom medzi Slovenskom a Českom, resp. Poľskom. Prírodné faktory ako morfológia a hydrologická sieť spôsobili, že objemy regionálnej a hlavne tranzitnej dopravy orientovanej v smere sever – juh sú sústredené do úzkeho údolného priestoru pozdĺž rieky Kysuca, ktorá vytvára prirodzenú os, na ktorú je naviazaná podstatná časť osídlenia regiónu, ale najmä značná časť hospodárskych aktivít (poľnohospodárstvo, priemysel, služby).

#### V. ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA

V zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát (M. Matula, 1989) patrí územie do regiónu karpatského flyšu, do IG oblasti flyšových vrchovín. Karpatský flyš je zaradený do vonkajšieho flyšového pásma magurského príkrovu, vo vývoji račianskej jednotky s dominantným výskytom zlínskych

vrstiev stredno až vrchnoneocénneho veku. Zlínske súvrstvie reprezentuje ílovcovo-pieskovcový komplex, s premenlivým zastúpením jednotlivých litologických typov. Pre celé územie sú dominantné pomerne jednoduché geologické pomery s vrásou, až vrásovo-príkrovou tektonickou stavbou, ktorá bola počas neogénu dotvorená poklesovou tektonikou.

Z geodynamických javov sa v území uplatňujú svahové pohyby, bočná erózia povrchových tokov a výmoľová erózia na svahoch, presadanie, objemové zmeny ílových zemín, zvetrávanie a zamokrenie.

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba et al., 1984) je predmetné územie súčasťou hydrogeologického rajónu PQ-028 Paleogén a kvartér povodia Kysuce s rozčlenením na dva čiastkové rajóny VH-10 čiastkový rajón kvartéru a VH-20 čiastkový rajón paleogénu. Podzemná voda je viazaná najmä na komplex kvartérnych sedimentov. Vo fluvialných sedimentoch je hladina podzemnej vody cca 1-4m p.t.. Na svahoch a v zosuvných územiach je voda v hĺbke od cca 2m až do cca 11m p.t.. Voda je viazaná predovšetkým na rozhranie delúvia a povrchu paleogénneho podložia a vytvára prevažne suťové pramene.

Hydrologickú kostru územia tvorí rieka Kysuca, ktorá je pravostranným prítokom Váhu. Patrí do úmoria Čierneho mora. V riešenom území sa do Kysuce vlieva Oščadnica, Nemčákov potok, Klimkovský potok, Vičovský potok, Gundašov potok, Ochodníčanka, Podhájsky potok, Bystrica, Drozdov potok, Marušov potok, Lodnianka a mnohé bezmenné prítoky. Vodné toky oblasti patria k riekam stredohorskej oblasti so snehovo-dažďovým režimom odtoku. Maximum prietoku majú v apríli. Pokles od letných mesiacov býva prerušovaný miernym zvýšením prietokov v jesenných mesiacoch. Kysuca má významne väčší prietok už v marci v období topenia snehu. Povrchový odtok z povodia Kysuce je vzhľadom na to, že odvodňuje zväčša územie tvorené flyšovými horninami, značne nevyrovnaný. V zime býva rieka zamrznutá 2-3 mesiace. V zime 2016/2017 boli zaznamenané extrémne situácie, rieka Kysuca a aj niektoré jej prítoky boli zamrznuté niekoľko týždňov.

Do hodnoteného územia budúcej diaľnice D3 zasahuje vodohospodársky chránené územie CHVO Beskydy a Javorníky. Priamo v trase diaľnice D3 sa nenachádzajú žiadne termálne, ani minerálne pramene. Najbližšie sa nachádzajú v Ochodnici, v Čadci (dva minerálne pramene – Vojtovský a Bukovský) a na vrchu Živčáková. Pramene sú si veľmi podobné svojím zložením s obsahom sírovodíka. V okolí projektovanej trasy diaľnice neboli zistené vodárensky využívané vodné zdroje. Spracovateľ podrobného IGHP oslovil Stredoslovenské vodárne a kanalizácie, a.s. k vyjadreniu k pásmam hygienickej ochrany (ich rozsahu, využívaniu vodných zdrojov a následne aj o informácii o kvalite vody v nich). V blízkom okolí navrhovanej trasy diaľnice D3 sa nenachádzajú žiadne pásma hygienickej ochrany, ani vodné zdroje využívané ako zásoba pitnej vody. Evidované využívané vodné zdroje Krásno nad Kysucou (PHO I., II. a III. stupňa), Oščadnica – Zagraba (PHO I. a II. stupňa), Oščadnica – Dunajcové mláky (PHO I. a II. stupňa) a Čadca – Drahošanka (PHO I. a II. stupňa) sú situované v dostačujúcej vzdialenosti (niekoľko km) a v priaznivej polohe (na vyvýšeninách a mimo toku rieky Kysuca, okrem VZ Krásno nad Kysucou) od plánovanej trasy diaľnice vzhľadom na prípadné negatívne ovplyvnenie vodných zdrojov výstavbou.

Klimaticky patrí región Kysúc do mierne teplej až chladnej klimatickej oblasti. Priemerné ročné úhrny zrážok v dolinách dosahujú 850-900 mm, vrcholy pohorí až 1 300 mm. Snehová pokrývka trvá na Kysuciach 100-110 dní v roku pri priemernej výške snehu 30-40 cm, na hrebeňoch Kysuckých Beskýd až 140 dní pri výške 100 cm. Z hľadiska klimatickogeografických typov (Kočícký & Ivanič, 2011) patrí skúmané územie do typu pahorkatinového a vrchovinového, do oblasti mierne teplej, mierne vlhkej, s teplotou v júli nad 16°C, počet teplých dní do 50, ročné úhrny zrážok 700 – 800 mm (obdobie 1961 – 1990).

V zmysle zoogeografického členenia – terestrický biocyklus je možné hodnotené územie a jeho širšie okolie začleniť do eurosibírskej podoblasti, provincie listnatých lesov, podkarpatský úsek. Podľa typológie tokov Slovenska 2010 patrí rieka Kysuca do pontokaspickej provincie (stredoslovenská) podunajského okresu.

Z fytogeografického členenia územia Slovenska patrí rastlinstvo študovaného územia do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu západobeskydskej flóry (Beschidicum occidentale) a okresu 27 Západobeskydské Karpaty, podokres 27b Javorníky a okresu 28 Západné Beskydy (Futák, J., Atlas SSR, 1980). Rastlinstvo hodnoteného úseku bolo oddávna silne ovplyvňované činnosťou človeka. V súčasnom vegetačnom kryte prevládajú lesy, pasienky, menej kultúrne lúky a agrocenózy.

Väčšia časť územia, v ktorom je umiestnená trasa diaľnice D3, sa nachádza v 1. stupni územnej ochrany a nie je súčasťou veľkoplošných, či maloplošných chránených území. Iba na začiatku úseku Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil je v km 31,700 – 33,150 trasa D3 vedená okrajom chránenej krajiny oblasti CHKO Kysuce s 2. stupňom územnej ochrany a okrajovo zasahuje do vyhláseného územia európskeho významu SKÚEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou.

Navrhované „Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ **zasahujú** do vyhláseného územia európskeho významu **SKÚEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou**, ktoré bolo vyhlásené Opatrením MŽP SR č.1/2017 zo dňa 07.12.2017, ktorým sa mení a dopĺňa výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14.07.2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. Rozprestiera sa na ploche 44,890 ha a zasahuje do k.ú. Horelica, Krásno nad Kysucou a Oščadnica.

V čase spracovania tohto Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti **nebolo vypracované Primerané posúdenie zámeru na sústavu Natura 2000** pre celú trasu diaľnice D3, aby sa plnohodnotne posúdili vplyvy jednotlivých úsekov diaľnice D3 na územia Natura 2000, ale aj ich kumulatívne vplyvy a integrita v kontexte celého územia Kysúc a jeho medzinárodného prepojenia..

Dotknuté územie je bohaté na zamokrené územia, z ktorých najhodnotnejšie sú lokality Pod Oščadnicou, Breziny II., Jelšiny pri Oščadnici a lokality s výskytom podmäčianých vrbových krovín (Horné Vežiská).

Mimoriadne prírodné podmienky dávajú predpoklad pre existenciu vzácných a chránených prírodných biotopov a druhov rastlín a živočíchov.

V rámci územného systému ekologickej stability (ÚSES) je územie súčasťou nadregionálneho biokoridoru NRBK II. Kysuca – Čierňanka, regionálneho biokoridoru RBK II. a regionálneho biokoridoru RBK VI. Bystrica. Zároveň je tu lokalizovaných viacero genofondových lokalít, liahnísk obojživelníkov, refúgií vtáctva. V rámci migračnej štúdie boli v úseku „Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ vyhodnotené dva migračné profily (Oščadnica a Horelica), ktoré využívajú všetky kategórie živočíchov, vrátane veľkých šeliem kat. A.

## VI. HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ

V prípade, že sa nezrealizujú navrhované úseky diaľnice D3, bude sa aj naďalej celá intenzita dopravy realizovať na súčasnej cestnej sieti – najmä ceste I/11. Hlavnou cestnou komunikáciou v dotknutom území je cesta I/11, I/11A (ľavá polovica diaľnice D3) a existujúca ľavá tunelová rúra tunela Horelica. V tomto úseku je zákaz predbiehania a vzhľadom na vysokú intenzitu kamiónovej dopravy dochádza hlavne v klimaticky náročných podmienkach k spomaleniu, až k zastaveniu dopravy, čo vzhľadom na tunelový úsek predstavuje vážne riziko bezpečnosti. V tomto úseku dochádza často k vylúčeniu dopravy cez tunel Horelica, čím je celý objem dopravy (najmä tranzit) vedený po ceste I/11 intravilánom mesta Čadca.

V prípade, že nedôjde k realizácii navrhovanej investície a vybudovaniu nadväzujúcich diaľničných úsekov, budú predmetné úseky D3 predstavovať „dopravný lievik“ a riziko dopravných kolapsov. Okrem toho je potrebné počítať zrejme aj so zvyšovaním dopravnej nehodovosti a častou obnovou povrchov vozoviek.

Tiež je potrebné vziať do úvahy vybudovanie diaľnice D3 ako celku od hraníc s Poľskom až po napojenie na diaľnicu D1. Pretože absenciou ktoréhokoľvek úseku D3 dôjde k presmerovaniu „dopravného lievika“ do miest, kde sa bude celý objem dopravy realizovať po ceste I/11. Najrizikovejším miestom bude, a už aj momentálne je, svetelná križovatka v Radoli v úseku D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto.

Zároveň pri akejkolvek vážnejšej dopravnej nehode na ceste I/11 v celom úseku budúceho diaľničného koridoru D3 sa vytvárajú dlhé kolóny áut, pretože v niektorých úsekoch neexistuje alternatívna trasa na spojnici Žilina – Čadca. Obdobná situácia platí v čase zhoršenia poveternostných podmienok, v poslednom období v čase snehových kalamít a povodní, kedy vodiči zostali dlhšiu dobu uväznení na ceste I/11.

## VII. SÚLAD ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Trasa diaľnice D3 je zakomponovaná a schválená v Územnom pláne VÚC Žilinského kraja. Územný plán VÚC Žilinského kraja je nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou pre územnoplánovacie dokumentácie jednotlivých miest a obcí.

Poloha trasy diaľnice D3 v úseku Oščadnica – Čadca, Bukov je dlhodobo zastabilizovaná v danej polohe, nakoľko v roku 2005 bola do prevádzky uvedená cesta I. triedy I/11A ako polovičný profil smerovo – rozdelenej komunikácie v kategórii D 26,5/80 (polovičný profil diaľnice) spoločne s ľavou tunelovou rúrou Horelica. Dotknuté územnoplánovacie dokumentácie (Čadca, Oščadnica, Krásno nad Kysucou, Dunajov, Kysucký Lieskovec) sú zosúladené s ÚPD vyššieho stupňa a tiež sú v súlade s návrhom trasy diaľnice D3.

## VIII. PRAVDEPODOBNÝ DOPAD NA ÚZEMIE

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vyhodnotilo vplyvy navrhovanej zmeny na jednotlivé zložky prírodného prostredia, urbánny komplex a obyvateľstvo. K najdôležitejším vplyvom patria vplyvy na obyvateľstvo, vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy a vplyvy na vodné pomery.

### VIII.1. Vplyvy na obyvateľstvo

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Tento vplyv bude len dočasný.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť zvýšenie bezpečnosti dopravy, zlepšenie ŽP obyvateľov v úsekoch, kde súčasná doprava prechádza blízko zastavaného územia a vytvorenie pracovných príležitostí.

Vplyv prevádzky diaľnice D3 na dotknuté obyvateľstvo sa vo všeobecnosti prejaví týmito nepriaznivými vplyvmi:

- hlukovou záťažou,
- znečistením ovzdušia,
- vizuálnou a fyzickou bariérou.

#### *Hluk*

V miestach prekročenia povolených limitov hluku vypracované hlukové štúdie (DSP, D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, DOPRAVOPROJEKT a.s. 08/2010; DSP, D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, DOPRAVOPROJEKT a.s. 08/2019; 04/2020) navrhujú ochranu územia pred nadlimitným hlukom protihlukovými opatreniami. Nevyhovujúce protihlukové steny, realizované v úseku pôvodného ľavého jazdného pásu diaľnice D3, sa demontujú a nahradia novými v zmysle záverov aktualizovanej hlukovej štúdie spracovanej v rámci DSP. V miestach protihlukových opatrení na mostných objektoch je vhodné navrhnúť tzv. tiché mostné závery. Taktiež vozovky riešiť použitím tzv. nízkohlučného asfaltu, kde sa obrusná vrstva vozovky navrhuje s použitím asfaltového koberca drenážneho v súlade s STN EN 13108-7 (PA). Pri realizácii „tichých obrusných vrstiev“ dochádza k pozitívnemu vplyvu zníženia emisie hluku v rozmedzí 3 až 5 dB v závislosti od typu povrchu a konkrétnych podmienok.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ si vyžiada výstavbu 11317 m protihlukových stien vo výškach od 1,5 m do 4,0m a dve protihlukové steny dĺžky 228 m vo výške 3,0m na konci riešeného úseku v nadväznosti na pokračovanie trasy diaľnice D3.

V rámci úseku „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ DSP časť 1. je vzhľadom na miestne podmienky celkovo navrhnutých 44898,2 m protihlukových stien. V km 34,904 – 33,962 je PHS nahradená zárubným múrom (objekt 231-00). V rámci DSP časť 2. sa jedna PHS predĺžila o 58 m a pribudla ďalšia PHS s dĺžkou 43 m. Zmeny v protihlukových opatreniach sa uskutočnili na ploche, ktorá bola definovaná už v rámci DÚR.

V miestach, kde nie je možné vybudovať protihlukovú stenu alebo, kde je to vzhľadom na typ zástavby neefektívne, je potrebné preveriť stav dotknutých fasád daných objektov a riešiť sekundárne fasádne opatrenia na budovách.

#### *Znečistenie ovzdušia*

Vplyvy dopravy na ovzdušie po navrhovanej diaľnici D3 vyhodnotili Exhalačné štúdie (DSP, D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, DOPRAVOPROJEKT a.s. 08/2010; DSP, D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, DOPRAVOPROJEKT a.s. 07/2020) na základe prognózy dopravného zaťaženia pre výhľadové obdobie 10 rokov po plánovanom spustení diaľnice do prevádzky (rok 2030 pre úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a rok 2034 pre úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“). Zohľadnená bola navrhovaná trasa diaľnice D3, ako aj preložka cesty I/11 a ostatné súvisiace objekty.

Z výpočtov exhalačnej štúdie vyplýva, že obyvatelia v okolí diaľnice nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre.

### **VIII.2. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy sa prejavujú počas výstavby, ako aj prevádzky diaľnice D3. Stavebnou činnosťou sa vytvoria podmienky pre šírenie ruderalných druhov, nakoľko územia poškodené fragmentáciou sú často obsadzované inváznymi a nepôvodnými druhmi, ktoré sa veľmi expanzívne rozširujú, čím vznikajú nové rastlinné spoločenstvá a nové biotopy.

K najzávažnejším vplyvom stavby na prírodu bude likvidácia biotopov a likvidácia drevín v trase navrhovanej stavby. V zmysle prieskumov vykonaných v rámci DSP dôjde k výrubu drevín rastúcich mimo lesa. Celkovo bolo v rámci Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo lesa (DSP, D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 08/2010; DSP, D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2019; 09/2020) pre:

- úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica inventarizovaných 7686 ks stromov a 111898 m<sup>2</sup> krovitého porastu, ktorých celková spoločenská hodnota bola 6 407 515,24 €.
- úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil DSP časť 1. inventarizovaných 4392 ks stromov a 34421 m<sup>2</sup> krovitého porastu, ktorých celková spoločenská hodnota bola 1 062 988,05 €.
- úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil DSP časť 2. inventarizovaných 1018 ks stromov a 9500 m<sup>2</sup> krovitého porastu s celkovou spoločenskou hodnotou drevín v sume 688 617,86 €.

Priamo v trase navrhovanej diaľnice D3 boli zaevidované mokrade v lokalitách Pod Oščadnicou, Breziny II., Jelšiny pri Oščadnici, Horné Vežiská a ďalšie lokality s výskytom najmä krovitých vrúb.

**Na základe dohody medzi NDS a ŠOP SR sa zabezpečí Projekt revitalizácie mokrade v priestore budúceho odpočívadla Oščadnica, ktorý bude riešiť možnosť vytvorenia náhradnej plochy pre vytvorenie mokrade. Projekt bude spracovaný a následne zrealizovaný ešte pred, prípadne počas výstavby diaľnice D3.**

Zmena navrhovanej činnosti bude mať vplyv na chránené územia, nakoľko dochádza k čiastočnému zásahu do CHKO Kysuce, zásahu do územia európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou, biotopov európskeho a národného významu a podmäčianých plôch (genofondových lokalít) s výskytom chránených druhov rastlín a živočíchov.

V prípade výskytu chránených druhov je potrebné ich ešte pred začatím výstavby zamerať, vyznačiť a ohradiť. Výstavbu je potrebné organizovať šetrne s ohľadom na chránené druhy. V prípade nemožnosti takéhoto postupu je nevyhnutné žiadať MŽP SR o výnimku zo zákona, druhovej ochrany. Vykonanie záchranného transferu chránených druhov je nutné uskutočniť v úzkej súčinnosti so ŠOP SR - SCHKO Kysuce.

Migračná trasa v profile „Oščadnica“ sa za mostom 210-00 v úseku „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ priamo napojí na tok rieky Kysuca. Z opusteného telesa cesty I/11 bude odstránená vozovka a podklad bude tvoriť rastlý terén. Zo severovýchodnej až východnej strany je v rámci stavby navrhnutá navádzacia zeleň, tvorená súvislým pásom lesa, ktorý bude v rámci stavby upravený a doplnený vegetačnou výsadbou, predovšetkým pozdĺž navrhovaného oplotenia obory tak, aby sa maximálne eliminovali jej rušivé vplyvy. Za účelom navedenia zveri k migračnému objektu sa v rámci objektu 041-00 navrhuje radová výsadba krov druhu *Salix purpurea* - vrbá purpurová v počte 100 ks pozdĺž navrhovaného oplotenia. Výsadba sa vykoná na rastlom teréne bez predchádzajúcej úpravy. Zároveň sa pre obojživelníky doplní vodiaca stena a špeciálne oplotenie s HDPE fóliou.

Po sprevádzkovaní diaľnice D3 bude intenzita dopravy na ceste I/11 niekoľkonásobne nižšia, avšak je predpoklad, že stále bude dochádzať ku stretom s migrujúcimi živočíchmi. Celkovo možno skonštatovať, že mortalita na existujúcej ceste I/11 sa zníži a mortalita na diaľnici D3 bude vďaka navrhovaným objektom a ich parametrom minimálna. V rizikových úsekoch v km 415,900 – 416,200 v oboch smeroch pre úsek I/11 sa umiestni dopravná značka „pozor zver“ a celá diaľnica D3 bude oplotená. Vybudovanie diaľnice D3 bude mať pozitívny vplyv na zabezpečenie priestupnosti územia pre voľne žijúce živočchy.

V rámci celého koridoru diaľnice D3 je navrhovaný aj ekodukt v okrese Čadca, v k.ú. obce Svrčinovec (nadväzujúci úsek D3). Stavba je situovaná v km 0,465 cesty I/11 a je tvorená navrhovaným mostným objektom ponad cestou I/11 a druhým mostným objektom ponad Šlahorovým potokom. Oba mostné objekty sú tvorené rovnakou samostatnou konštrukciou, ktorá prevádza priestor šírky 80,0 m umožňujúcu migráciu zveri cez jestvujúcu cestu I/11 a Šlahorov potok s priamym napojením na ekodukt nad ŽSR. Celková šírka každého mosta je 120,0 m, rozpätie mostov je 20,80 m.

### **VIII.3. Vplyvy na vodné pomery**

Vplyvy na povrchové vody počas výstavby predstavujú stavebné práce v blízkosti vodných tokov a vodných plôch, pri ktorých môže dôjsť k priamemu znečisteniu vodného toku, najmä ropnými látkami zo stavebnej techniky a stavebnej dopravy, k narušeniu vegetácie brehov a samotných brehov vodných tokov a vodných nádrží, či zanášaniam vodných tokov.

Počas výstavby diaľnice D3 bude potrebné odvodniť niektoré časti územia, ktoré sú v súčasnosti trvalejšie zamokrené vodou v dôsledku nízkej priepustnosti podložia.

Stavebnými zásahmi do zamokrených území nebude ovplyvnená kvantita vôd, v priebehu výstavby však môže byť ovplyvnená ich kvalita

Vzhľadom na navrhované opatrenia a na lepšie parametre diaľnice D3 oproti súčasnému stavu vážnejšie znečistenie, resp. zhoršenie kvality povrchových vôd počas prevádzky prichádza do úvahy len v havarijných prípadoch, najmä cisterien prepravujúcich látky škodiace vodám, a to pri rýchlom prieniku kontaminantov do vôd, napr. vyliatím priamo do toku.

Počas výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach, ktoré budú v dosahu hladiny podzemnej vody a to pri zakladaní mostov, hĺbení zárezov a výstavbe oporných i zárubných múrov, ktoré budú zasahovať až do zvodnených vrstiev. Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd.

Výstavbou diaľnice D3 sa nepredpokladá ani kvalitatívne, a ani kvantitatívne ovplyvnenie miestnych vodných zdrojov.

Ochrana povrchových a podzemných vôd je, v tomto prípade vzhľadom na polohu v CHVO, na blízkosť zamokrených území a vsakovacie pomery trasy, zabezpečená odkanalizovaním diaľnice D3 a súvisiacich objektov. Odvedenie zrážkových vôd z vozovky diaľnice D3 je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom ku krajnici, kde bude zrážková voda zachytená do betónových žlabov vybavených uličnými vpustami a následne bude voda odvedená do cestnej kanalizácie, ktorá je vyústená cez ORL. Po zachytení NEL látok a separácii NL látok v odlučovačoch ropných látok je voda vyústená do recipientov.

## IX. ZÁVER

Počas spracovania DSP na oba úseky diaľnice D3 boli rešpektované a zapracované všetky požiadavky zo záverečného stanoviska MŽP SR, ktoré významným spôsobom eliminujú, resp. zmiernujú negatívne vplyvy predmetnej stavby na ŽP. Zároveň boli do technického riešenia aplikované všetky relevantné požiadavky a odporúčania vyplývajúce z prieskumných prác a štúdií, požiadaviek dotknutých orgánov, ako aj podmienok stanovených v Záverečnom stanovisku MŽP SR a ÚR, ktoré prispievajú zníženiu rizík identifikovaných negatívnych vplyvov.

Navrhovaná zmena prináša pozitíva, ale aj negatíva. Vyhodnotenie vplyvov je však ovplyvnené neaktuálnosťou niektorých prieskumov.

Prieskumné práce v úseku „**Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica**“ a ktoré boli podkladom pre hodnotenie vplyvov, sú z roku 2010. Vzhľadom na časový odstup, zmeny legislatívy, ale aj metodiky spracovania prieskumov (hluková a exhalačná štúdia, inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa, inventarizácia biotopov európskeho a národného významu) stratili ich závery výpovednú hodnotu. Niektoré prieskumy a štúdie sa v tom čase vôbec nerealizovali, alebo boli vypracované len pre časť stavby (primerané posúdenie, posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy, posúdenie podľa Smernice o vodách, migračná štúdia).

**Vzhľadom na tieto nedostatky nemohli byť v predmetnom oznámení o zmene navrhovanej činnosti relevantne posúdené vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia ako aj kumulatívne vplyvy.**

Bratislava, február 2021

Vypracovala: Ing. Monika Chovanová